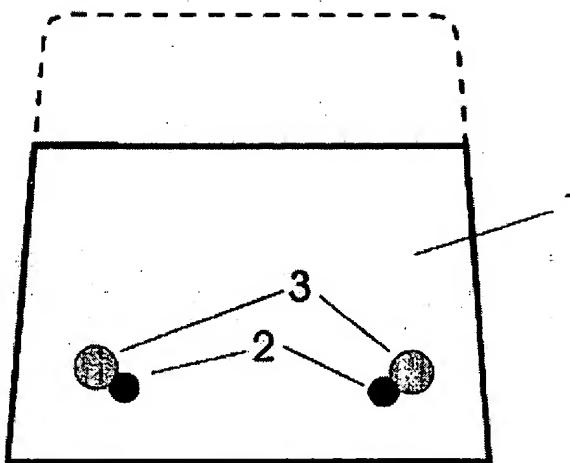


## Twin block sleeper for fixed roadway

**Patent number:** DE19820854  
**Publication date:** 1999-08-05  
**Inventor:** WIDMANN HORST (DE)  
**Applicant:** ZUEBLIN AG (DE)  
**Classification:**  
- **International:** E01B3/48; E01B3/40; E01B3/32; E01B37/00  
- **European:** E01B3/32, E01B3/40, E01B3/48  
**Application number:** DE19981020854 19980509  
**Priority number(s):** DE19981020854 19980509

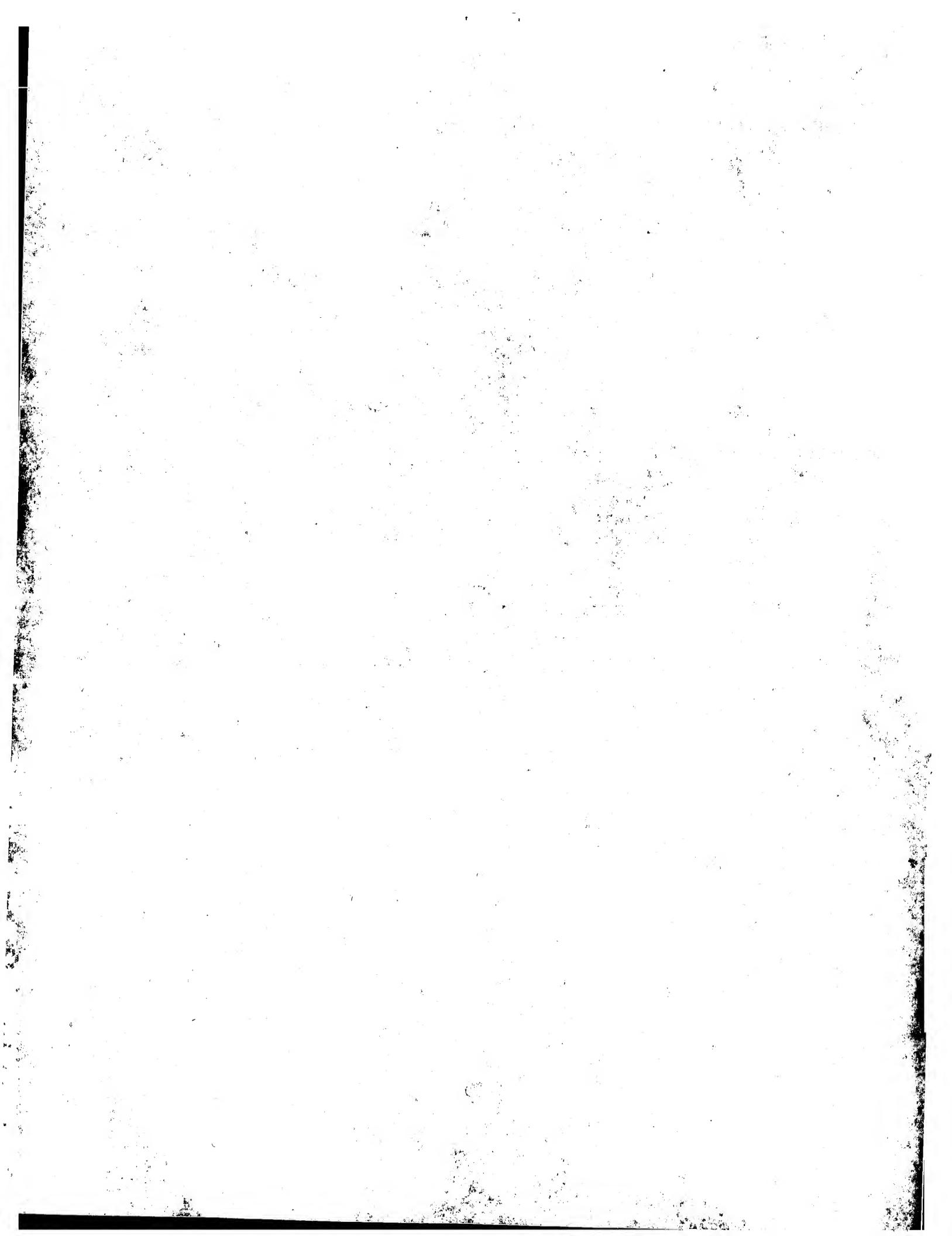
### Abstract of DE19820854

The sleeper has both blocks (1) connected by four connecting rods which form a trapezoid in cross section. Each pair of connecting rods (2,3) are directly adjacent and are joined at least one point by welding. Two of the rods can be of greater length than the sleeper and extend beyond it.



---

Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide





⑯ BUNDESREPUBLIK  
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES  
PATENT- UND  
MARKENAMT

⑯ **Patentschrift**  
⑯ **DE 198 20 854 C 1**

⑯ Int. Cl. 6:  
**E 01 B 3/48**  
E 01 B 3/40  
E 01 B 3/32  
// E 01 B 37/00

⑯ Aktenzeichen: 198 20 854.5-25  
⑯ Anmeldetag: 9. 5. 98  
⑯ Offenlegungstag: -  
⑯ Veröffentlichungstag der Patenterteilung: 5. 8. 99

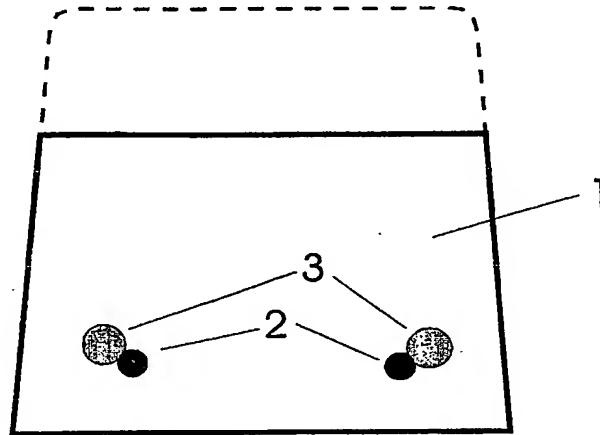
Innerhalb von 3 Monaten nach Veröffentlichung der Erteilung kann Einspruch erhoben werden

⑯ Patentinhaber:  
Ed. Züblin AG, 70567 Stuttgart, DE

⑯ Erfinder:  
Widmann, Horst, 72649 Wolfschlugen, DE

⑯ Für die Beurteilung der Patentfähigkeit in Betracht gezogene Druckschriften:  
DE 195 08 108 A1

⑯ Zweiblockschwelle für feste Fahrbahn  
⑯ Es wird eine neue Form einer Zweiblockschwelle für Feste Fahrbahnen angegeben, bei der die zwei Blöcke durch trapezförmig angeordnete Stahlverbindungsstäbe verwindungssteif verbunden werden. Die Verbindungsstäbe sitzen so tief an den Blöcken, daß sie in der späteren Feste Fahrbahn im Beton eingegossen sind.



DE 198 20 854 C 1

DE 198 20 854 C 1

# DE 198 20 854 C 1

1

## Beschreibung

### Technisches Gebiet

Die Erfindung befaßt sich mit einer Schwellenkonstruktion für Feste Fahrbahnen, speziell mit der von Zweiblockschwellen gemäß dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

### Stand der Technik

Es ist bekannt, die zwei Blöcke von Zweiblockschwellen durch ein oder zwei Winkeleisen miteinander zu verbinden.

Weiterhin ist auch eine Konstruktion bekannt (DE 195 08 108 A1), bei der vier Stäbe, die ein im Schnitt quer zur Schwelle großflächiges Rechteck aufspannen, die beiden Blöcke miteinander verbinden. Das aufgespannte Rechteck muß dabei relativ großflächig sein, um die Zweiblockschwelle stabiler zu gestalten. Dadurch entsteht aber auch der Nachteil, daß eine solche Schwelle für eine für den Korrosionsschutz ausreichende Betonüberdeckung sehr tief in die Betonplatte eingebettet werden muß.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine Zweiblockschwelle anzugeben, deren zwei Blöcke durch einfache runde Verbindungsstäbe verbunden werden, und die dennoch verwindungssteif ist.

### Darstellung der Erfindung

Die Aufgabe wird durch die Merkmale des Anspruchs 1 gelöst.

Wesentliches Merkmal der Erfindung ist dabei die Anordnung von vier Verbindungsstäben aus Stahl (z. B. Bewehrungsstäben) der gestaltet, daß sie im Schnitt ein Trapez aufspannen, wobei je zwei der vier Verbindungsstäbe dicht aneinander liegen und an mindestens zwei Stellen miteinander verschweißt sind.

Die trapezförmige Anordnung der Stäbe und ihre Ver schweißung an geeigneten Stellen erlaubt es, die Verbindungsstäbe im unteren Bereich der Blöcke zu belassen, ohne Festigkeit zu verlieren.

Solche Schwellen müssen nicht so tief in einer Feste Fahrbahn eingebettet werden, wie herkömmliche Zweiblockschwellen mit rechteckig aufgespannten, unver schweißten Verbindungsstäben.

Mindestens einer der Verbindungsstäbe ist vorteilhafter weise länger als die Schwelle ausgeführt, so daß er links und rechts der Schwelle übersteht und die Verbindung zwischen Schwelle und Fahrbahn im einbetonierte Zustand verstärkt.

In einem bevorzugten Ausführungsbeispiel weisen die beiden Verbindungsstäbe, die der Unterseite der Schwelle am nächsten sind, einen Durchmesser von 16 Millimetern auf, die gegenüber diesen schräg versetzten einen solchen von 20 Millimetern. Dieses Ausführungsbeispiel wurde vom Lehrstuhl und Prüfamt von Landverkehrswegen der TU München im Bericht Nr. 1722 geprüft und für gut befunden.

Fig. 1 zeigt die erfindungsgemäße Zweiblockschwelle im Schnitt quer durch einen der Blöcke.

Fig. 2 zeigt einen Längsschnitt durch eine erfindungsgemäße Zweiblockschwelle

2

## Patentansprüche

1. Zweiblockschwelle für eine Feste Fahrbahn, deren beide Blöcke durch vier Verbindungsstäbe miteinander verbunden sind, die im Querschnitt betrachtet ein Trapez aufspannen, dadurch gekennzeichnet, daß jeweils zwei Verbindungsstäbe direkt benachbart aneinanderliegen und dort an mindestens einer Stelle miteinander verschweißt sind.

2. Zweiblockschwelle nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß es sich bei der durch die Verbindungsstäbe im Querschnitt trapezförmig aufgespannten Fläche um ein gleichschenkliges Trapez handelt, bei dem die kürzere der Grundlinien der Unterseite der Schwelle am nächsten liegt und parallel zu ihr liegt.

3. Zweiblockschwelle nach mindestens einem der Ansprüche 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, daß mindestens einer der Verbindungsstäbe länger als die Zweiblockschwelle ist, und diese zur Seite hin überragt.

4. Zweiblockschwelle nach mindestens einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Verbindungsstäbe unterschiedliche Dicke aufweisen.

5. Zweiblockschwelle nach mindestens einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß die beiden der Unterseite der Schwelle nächstliegenden Verbindungsstäbe dünner sind als die beiden anderen.

6. Zweiblockschwelle nach mindestens einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Verbindungsstäbe aus einfacherem Bewehrungsstahl bestehen.

7. Zweiblockschwelle nach mindestens einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, daß die Verbindungsstäbe sich sämtlich in der unteren Hälfte der Blöcke der Schwellen befinden.

Hierzu 1 Seite(n) Zeichnungen

### Bezugszeichenliste

1 Block der Zweiblockschwelle	
2 Verbindungsstab, Durchmesser $d_1$	65
3 Verbindungsstab, Durchmesser $d_2$ ( $d_2 > d_1$ )	
4 Schweißstelle	

**- Leerseite -**

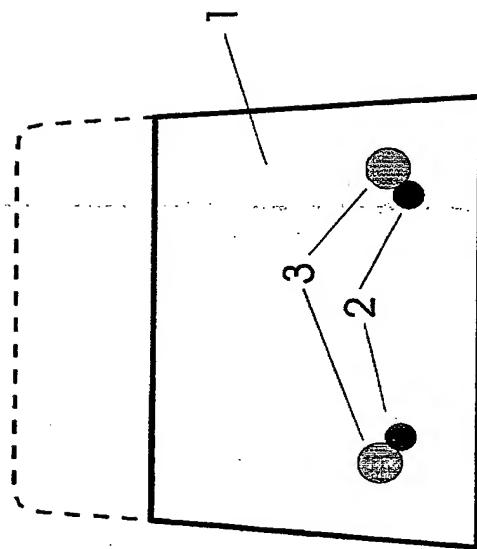


Fig. 1

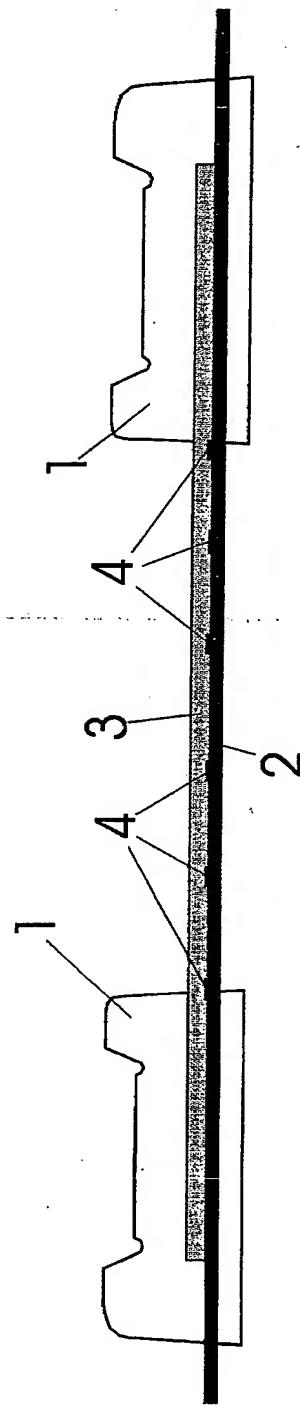


Fig. 2